



المؤتمر الدولي لقانون الجو

مونتريال، ٢٦/٣/٢٠١٤ إلى ٤/٤/٢٠١٤

مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المقترح من اللجنة القانونية

مقترحات لإدخال تعديلات على مشروع النص - تعريف "في حالة طيران"

(مقدمة من سنغافورة)

١ - مقترحات سنغافورة بشأن التعديل المقترح إدخاله على تعريف "في حالة طيران" في مشروع البروتوكول وتفسيراتها هي كما يلي:

الخيار رقم (١)

حذف تعريف "في حالة طيران" المعدل في مشروع الفقرة ٣ (أ) من مشروع المادة الثانية وحذف مشروع المادة الخامسة؛
أو

الخيار رقم (٢)

عدم إدخال أي تغيير على تعريف "في حالة طيران" المعدل في مشروع الفقرة ٣ (أ) من مشروع المادة الثانية ومشروع المادة الخامسة ولكن إضافة مشروع المادة الرابعة مكرر على النحو التالي:

المادة الرابعة مكرر

يُستعاض عن المادة الرابعة من الاتفاقية بما يلي:

لا يجوز لدولة متعاقدة حال كونها غير دولة التسجيل أن تتعرض لطائرة في حالة طيران خلال الفترة منذ لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ما ارتكبت على متن تلك الطائرة إلا في الحالات التالية:

- أن يكون للجريمة أثر على إقليم تلك الدولة؛
- أن تكون الجريمة قد ارتكبها مواطن من تلك الدولة أو شخص يقيم فيها بصفة دائمة أو ارتكبت ضده؛
- أن تمس الجريمة أمن تلك الدولة؛
- أن تشكل الجريمة انتهاكا لأية قواعد أو أنظمة سارية في تلك الدولة وتتعلق بالطيران أو بتحركات الطائرات؛
- أن تكون ممارسة هذا الاختصاص ضرورية لتأكيد مراعاة تلك الدولة لأي التزام يفرضه عليها اتفاق دولي متعدد الأطراف.

ملاحظة تفسيرية – الخيار رقم (١)

يرد في اتفاقية طوكيو تعريفين لعبارة "في حالة طيران".

(١) تعريف "في حالة طيران" الوارد في الفقرة ٢ من المادة الخامسة (منذ لحظة اغلاق كل أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم) ينطبق على الفصل الثالث أي على سلطات قائد الطائرة.

(٢) تعريف "في حالة طيران" الوارد في الفقرة ٣ من المادة الأولى (منذ لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط) ينطبق على بقية اتفاقية طوكيو.

٢- وهذا التعريف ذو المستويين لعبارة "في حالة طيران" نتج عن قرار واع أخذ بعد الكثير من المداولات وحظي بأغلبية الأصوات في المؤتمر الدبلوماسي في طوكيو. وينبغي ألا يتم تعديل هذا التعريف لعبارة "في حالة طيران" في اتفاقية طوكيو إلا بمنتهى العناية ومعرفة أثر التعديل على جميع الأحكام ذات الصلة من اتفاقية طوكيو.

٣- والتعريف المعدل المقترح لعبارة "في حالة طيران" في مشروع البروتوكول سينطبق على جميع أحكام اتفاقية طوكيو. ومما يثير القلق بشكل خاص هو تأثير ذلك على المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو. وتنص المادة الرابعة على ما يلي:

"لا يجوز لدولة متعاقدة حال كونها غير دولة التسجيل أن تتعرض لطائرة في حالة طيران من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ما ارتكبت على متن تلك الطائرة إلا في الحالات التالية:..."

٤- ويتمثل التأثير في أنه، باستثناء ما هو محدد في المادة الرابعة، ستفقد الدولة التي توجد الطائرة في أراضيها القدرة على التعرض لطائرة من أجل ممارسة اختصاصها الجنائي بين لحظة اغلاق الطائرة أبوابها الخارجية حتى تصل على المدرج قبل الإقلاع، وحين تكون لا تزال على المدرج بعد الهبوط حتى فتح أبوابها الخارجية، على الرغم من وجود الطائرة في أراضي تلك الدولة.

٥- وللسبب المذكور أعلاه، فإن التوصية الواردة في الخيار رقم (١) تدعو إلى عدم إدخال أي تغيير على تعريف "في حالة طيران" في اتفاقية طوكيو.

ملاحظة تفسيرية – الخيار رقم (٢)

إذا أُتفق عموماً على اعتماد التعريف المعدل لعبارة "في حالة طيران" في مشروع الفقرة ٣(أ) من مشروع المادة الثانية، فإنه يمكن التخفيف من تأثيره على المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو وذلك بتعديل المادة الرابعة نفسها. وتدعو التوصية إلى الاستعاضة في المادة الرابعة عن عبارة "في حالة طيران" بعبارة " خلال الفترة منذ لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط". وذلك لمنع التطبيق غير المقصود للتعريف الجديد لعبارة "في حالة طيران" في المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو، وبالتالي فرض تقييد غير مقصود على ممارسة الدولة التي توجد الطائرة في أراضيها لاختصاصها الجنائي.

- انتهى -